

ISPS-koden; Åsikter om skyddskraven på finska fartyg och deras inverkan på arbetsbördan

Patrik Räihä

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildningsprogrammet för sjöfart

Åbo, 2011



EXAMENSARBETE

Författare: Patrik Räihä

Utbildningsprogram och ort: Utbildningsprogrammet för sjöfart, Åbo

Inriktning/alternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Guy Mickelsson

Titel: ISPS-koden; Åsikter om skyddskraven på finska fartyg och deras inverkan på arbetsbördan

Datum: 26.4.2011

Sidantal: 37

Bilagor: 2

Sammanfattning

Examensarbetet behandlar Internationell Ship and Port facility Security (ISPS) -kodens inverkan på besättningens arbetsbörda och vad besättningen i allmänhet anser om ISPS-koden. ISPS-koden intresserar mig p.g.a. alla diskussioner runt ämnet och för att jag personligen kände mycket dåligt till ISPS-koden innan jag börja skriva examensarbetet.

Mitt arbete grundar sig på en enkät på 37 frågor som jag skickat ut elektroniskt till 14 fartyg. Frågorna har endast skickats ut till personer som har sjöfartsskolning. Frågorna är i stort sätt uppbyggda efter två huvudrubriker, ”vad besättningen i allmänhet anser om ISPS-koden” och ”arbetsbördan”. Jag har analyserat svaren och jämfört dem med vad ISPS-koden har skrivet om motsvarande sak. Mitt syfte med detta arbete är också att hitta orsaken till varför vissa ser så kritiskt på ISPS-koden. Ur svaren kan man dock även se att alla inte är negativt inställda till den, utan att det också finns en positiv inställning. I arbetet har jag också behandlat den finansiella aspekten och om vad som skrivs om koden i den sociala median.

Angående inställningen till koden kom jag i min undersökning fram till att passagerarfartygens besättning har positivare inställning till ISPS-koden än lastfartygens.

Angående kodens inverkan på arbetsbördan kom jag i min undersökning fram till att lastfartygens besättning anser att den har tydligt ökat på deras arbetsbörda.

Språk: Svenska

Nyckelord: ISPS-koden, Arbetsbörda

BACHELOR'S THESIS

Author: Patrik Räihä

Degree Programme and place: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisor: Guy Mickelsson

Title: ISPS-code; Opinions on Security Demands on Finnish Ships and their Impact on the Workload

Date: 26.4.2011

Number of pages: 37

Appendix: 2

Summary

The thesis is about International Ship and Port facility Security (ISPS) -code's impact on the crews' workload and what the crews' overall opinion on the ISPS-code is. The ISPS-code interests me because of the discussions around the topic and because I personally knew very little about the ISPS-code before I started to write the thesis.

The thesis is built on a survey with 37 questions which were sent out electronically to 14 ships. The questions have only been sent to persons with sailor education. The questions are by large constructed after two main headings; "The crews' opinion in general about the ISPS-code" and "impact on workload". I have analyzed the survey's answers and compared them with what is written in the ISPS-code about similar issues. My intension with this thesis is also to find a reason why some are critical to the ISPS-code. Through the answers you can though see that not everybody has a negative attitude to it, and that there is also a quite positive attitude towards it. In the thesis I have also brought up some financial aspect, and what has been written about the code in social medias.

Concerning the attitude to the code, I came up with throughout my survey that passenger ships' crews have a more positive attitude to the ISPS-code than cargo ships' crews have.

Concerning the codes impact on the workload, I came up with throughout my survey that cargo ships crew think that it has increased clearly.

Language: Swedish

Key words: ISPS-code, workload

Innehållsförteckning

1 Inledning	1
1.1 Målsättning	2
1.2 Problemformulering	2
1.3 Avgränsning.....	2
2 Bakgrunds fakta.....	2
2.1 Skyddsplanen.....	3
2.2 Skyddsnivåerna för fartyg	5
2.3 AIS (Automatic Identification System).....	5
2.4 Exempel på terroristdåd innan ISPS-koden trädde i kraft	6
2.5 Exempel på terroristdåd efter ISPS-koden trädde i kraft.....	7
3 ISPS-koden uppe i sociala medier	7
4 Kostnader som ISPS-koden medfört.....	8
5 Frågorna	9
5.1 Förklaring på frågeställning.....	9
5.2 Frågorna samt figurerna	10
6 Sammanställning	33
7 Avslutning	35
Källförteckning.....	36

Bilagor

Bilaga 1	Enkät
Bilaga 2	Kysely

I examensarbetet använda förkortningar och termer

IMO	International Maritime Organization
SOLAS	Safety of Life at Sea
ISPS	International Ship and Port Facility Security
SSO	Ship Security Officer
GT	Gross tonnage, volymen på alla instängda utrymmen
Offshore	Oljeborrning till havs
ISSC	International Ship Security Certificate
SSA	Ship Security Assessment
SSP	Ship Security Plan
CSO	Company Security Officer
PFSP	Port Facility Security Plan

1 Inledning

Examensarbetet behandlar hur besättningen på fartyg upplever och ställer sig till ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security). Detta p.g.a. att ISPS-koden har orsakat mycket diskussion under de senaste åren bl.a. för det tilläggsarbetet den medfört genom t.ex. obligatoriska säkerhetsövningar för besättningsmedlemmarna. Jag har under min praktiktid ombord upplevt att en stor del sjömän i Europa uttalar sig väldigt negativt angående den av flera olika orsaker, men möjligen mest p.g.a. att de kanske inte ser att en terroristattack är sannolik på de områden som deras fartyg kör.

I min undersökning avgränsar jag mig till fartyg under finsk flagga och ISPS-kodens inverkan på dess besättning.

Detta är en kvantitativ undersökning som baserar sig på en enkät. Enkäten består av 37 frågor varav 20 frågor behandlar själva koden och 15 frågor behandlar ISPS-kodens inverkan på arbetsbördan. Därtill fanns det möjligheter att med fri text kommentera ISPS-koden och arbetsbördan. I enkäten skulle man också uppge om man hör till befälet, hur länge man arbetat till sjöss, om fartyget kör endast inom Europa och om man arbetar på last- eller passagerarfartyg. Enkäten (se bilagorna), som finns på både finska och svenska, skickade jag elektroniskt till 50 personer med sjöfartsutbildning som arbetar på passagerar- eller lastfartyg.

28 personer, dvs. 56 procent svarade på enkäten. Efter att jag fick in svaren har jag gjort en sammanställning av svaren och analyserat dem. Svaren har jag analyserat med avsikt att få en helhetsbild om hur besättningsmedlemmar ser på ISPS-koden och hur de anser att den påverkat deras arbetsbörda. Jag har även läst artiklar och följt med diskussioner om terroristhot i medierna och händelser som är relaterade till ISPS-koden.

1.1 Målsättning

Min målsättning med detta arbete är att komma fram till hur besättningarna på fartyg är inställda till ISPS-koden och om ISPS-koden har inverkat på deras arbetsbörda.

1.2 Problemformulering

En stor del av de sjömän som jag har jobbat med har uttryckt sig negativt angående ISPS-koden. Genom frågorna i enkäten (bilaga 1) har jag tagit upp ISPS-koden och dess inverkan på arbetsbördan ur olika synvinklar, och genom svaren har jag för avsikt att komma fram till var möjliga problem finns.

1.3 Avgränsning

Jag har avgränsat arbetet till lastfartyg och passagerarfartyg under finsk flagga. Enkäten är huvudsakligen indelad i två delar; hur man allmänt upplever ISPS-koden och hur den inverkar på arbetsbördan.

2 Bakgrunds fakta

IMO (International Maritime Organization), som är en organisation inom FN (Förenta Nationerna) har tagit fram ett regelverk för att skydda sjöfarten mot terrorism. ISPS (International Ship and Port facility Security)-koden togs i bruk 1 juli 2004. Kodens förutsätter tre skyddsnivåer och har en rekommenderande samt en obligatorisk del (del B och A).

En delorsak till att ISPS-koden skrevs och kom i kraft rätt snabbt beror på diskussionerna efter terrordådet 11 september 2001 mot World Trade center i New York (USA). Man insåg att det behövdes skilda säkerhetsföreskrifter även för sjöfarten, för att motsvarande terrordåd inte skulle kunna hända med fartyg så som det hände med flygplanen i terroristattacken mot New Yorks World Trade Center. (IMO 2003 ISPS code part A

preamble). ISPS-koden gäller alltså för fartyg och hamnar i internationell trafik och är en del av SOLAS (Safety of Life at Sea), 1974 i kapitlet XI-2.

ISPS-koden krävs för följande:

- Internationell trafik
- Passagerarfartyg samt snabbgående passagerarfartyg
- Lastfartyg och snabbgående fartyg av 500GT (Gross tonnage, volymen på alla utrymmen) och större
- Rörlig offshore-borringsutrustning
- Hamnar som tar emot internationell trafik

ISPS-kodens målsättningar är:

- Att vara ett system för att förhindra terrorism (eller annat hot) mot fartyg och hamnar
- Försäkra en effektiv insamling och ett utbyte av säkerhetsinformation
- Försäkra att den tillräckliga och proportionella maritima säkerheten är uppfylld
- Riskanalys/bedömning av enskilda fartyg samt hamnar
- Ger möjlighet för myndigheterna att övervaka sjöfarten, för att kunna förhindra terrorism eller annat hot.

(IMO 2003 ISPS code part A §3)

2.1 Skyddsplanen

Minimikraven för skyddsplanen beskrivs i del A i ISPS-koden. Därtill kommer rekommendationerna i del B. Skyddsplanen bör vara skriven på fartygets språk. Om språket som använts inte är engelska, spanska eller franska, så skall en översättning till ett av dessa språk också finnas.

Skyddsplanen SSP (Ship Security Plan) är en beskrivning som är grunden till att säkerheten på fartyg fungerar vid hotande situationer och är också ett krav för skyddscertifikatet ISSC (International Ship Security Certificate) skall kunna beviljas. Skyddsplanen innehåller allt från skyddsutrustningen ombord, skyddsorganisationen till verksamhetsplaner och instruktioner. Skyddsplanen är konfidentiell och tillgänglig endast

för behörig personal. Skyddsplanen måste vara godkänd av flaggstatsmyndigheten eller av en skyddsorganisation (som t.ex. ett klassificeringssällskap) som har rätt till att godkänna skyddsplanen.

I del A behandlar man:

- Åtgärder för att hindra att vapen och farliga ämnen används emot människor, fartyg och hamnar.
- Identifiera/lokalisera och begränsa områden. Se till att obehöriga inte har tillträde.
- Åtgärder att hålla obehöriga borta från fartyg.
- Åtgärder mot säkerhetshot och säkerhetsöverskridanden.
- Åtgärder vid skyddsnivå 1,2 och 3 till någon säkerhetsuppgift given av flaggstaten.
- Åtgärder vid evakuering och åtgärder då skyddsregler bryts.
- Fartygets personals skyddsuppgifter.
- Åtgärder för granskning av säkerheten.
- Skolning, träningar och övningar som ingår i skyddsplanen
- Åtgärder för samarbete med hamnarna.
- Regler för periodisk översikt av planen och dess uppdatering.
- Regler för rapportering av säkerhetsincidenter.
- SSO (Ship Security Officer).
- Rederiets skyddsofficerare samt deras 24 timmars kontaktuppgifter
- Regler för garantikontroll, inspektion, testning, kalibrering och för underhåll av all säkerhetsutrustning ombord.
- Tidtabell för testning och kalibrering av säkerhetsutrustning ombord.
- Ritning över var fartygets skyddsalarmsystem kan bli aktiverat.
- Regler, instruktioner och hjälpmedel för att använda fartygets skyddsalarmsystem. Instruktionerna bör innehållande testning, aktivering, desarmering, omställning och begränsande av falska alarm.

(IMO 2003. ISPS code part A §9)

2.2 Skyddsnivåerna för fartyg

Skyddsnivå 1.

Normal nivå på fartyg, som skrivet i del A, med rekommendationerna i del B

- försäkra att alla säkerhetsuppgifter blir gjorda
- kontroll av tillträde ombord
- kontroll av personer som kommer ombord samt vad de har med sig
- kontroll av områden som är förbjudna för obehöriga
- kontroll av däckområden samt områden runt fartyget
- övervakning av last samt proviant
- försäkrar att skyddsutrustning/kommunikationsutrustning finns tillgänglig hela tiden

Skyddsnivå 2.

Höjd skyddsnivå enligt fartygets skyddsplan och fördjupar skyddsnivå 1. Här skall tas i beaktande rekommendationerna i del B av koden.

Skyddsnivå 3.

Högsta skyddsnivå enligt fartygets skyddsplan och fördjupar skyddsnivå 2. Där skall tas i beaktande rekommendationerna i del B av koden.

2.3 AIS (Automatic Identification System)

AIS (Automatic Identification System) är ett system där man får upp positionen på andra fartygs som också har AIS. Nyttan av systemet är att myndigheterna och andra fartyg vet var du befinner dig på havet. Detta system skulle inte ha blivit så snabbt obligatorisk på större fartyg utan ISPS-koden. Systemet är ett stort hjälpmedel inom navigation och för identifiering av fartyg. Men det finns också en negativ sida i detta, nämligen att de som vill något illa mot ett fartyg vet precis var den är på jorden. Befälhavaren kan visserligen stänga av systemet om fartyget befinner sig på en riskzon som t.ex. då det finns risk för piratism, men då faller delvis hela idén med systemet. (IMO. 2003)

2.4 Exempel på terroristdåd innan ISPS-koden trädde i kraft

Även före terroristattacken i New York den 11 september 2001 har det hänt många terroristrelaterade incidenter som har del i att ISPS-koden kommit i bruk rätt snabbt efter den. Dessa tidigare incidenter fick mycket uppmärksamhet i median. Terroristernas avsikt är förstås att få så mycket publicitet som möjligt. Som följd av att man insåg detta, skrivs det idag mindre utförligt om terroristangreppen i medierna än tidigare och terroristerna får därmed mindre uppmärksamhet i median än vad de önskar eller rimligen borde få.

Jag ger här några exempel på äldre incidenter som varit mycket uppe i median. Med dessa exempel vill jag visa att det länge funnits ett behov att försöka skydda sig mot terrorism och att sjöfarten redan många gånger har varit utsatt för terrordåd.

1. Den 23 januari 1961 kapades lyxkryssaren Santa Maria av 20 portugisiska och spanska rebeller. När kaparna tog över fartyget så omkom en person och ett antal personer skadades. (Miller, W.H. 2003)
2. Den 6 februari 1981 kapades och senare sprängdes den engelskt ägda kustfartyget Nellie M av IRA (Irish Republican Army). (Movilleinishowen 2006)
3. Den 23 februari 1982 kapades och sprängdes det engelska kolfartyget St. Bedan av IRA på ett liknade sätt som Nellie M. (The New York Times 1982)
4. Den 7 oktober 1985 kapades passagerarfartyget Achille Lauro av fyra beväpnade män. Männen som påstod sig vara från PLF (Palestine Liberation Front) tog till gisslan besättningen och passagerarna. Kaparna krävde att ett 50 tal palestinier skulle frigges från israeliska fångelserna. En amerikan dog i incidenten. (Lilienthal A.M. 1989)
5. Den 12 oktober 2000 körde en självmordsbombare in i amerikanska militärfartyget USS Cole när den låg i hamn i Jemen - al-Qaida tog ansvaret. (Akiva, J.L. 2007)
6. Den 6 oktober 2002 sprängdes ett hål i sidan på den franska oljetankern Limburg utanför Jemen. (BBC News. 2002)
7. Den 27 februari 2004 exploderade en bomb på passagerarfärjan Superferry 14 på Filippinerna. Av de 899 passagerare och besättningsmedlemmar omkom 116. Abu Sayyaf, en grupp av islamiska separatister tog ansvaret. (Elegant, S. 2004)

2.5 Exempel på terroristdåd efter ISPS-koden trädde i kraft

I Norden har det på det inte tidigare varit något större problem med terrorism. På senaste tiden har det börjat hända här också. Jag tar upp några färskare exempel:

1. Arctic Sea incidenten, som inte är direkt ett terroristangrepp, men dock en incident inom sjöfarten. Fartyget blev kapat av män som var klädda i polisuniformer. Detta hände på Östersjön bredvid Öland den 24 juli 2009. Över händelsen har det spekulerats en hel del som t.ex. att fartyget skulle ha smuglat vapen. Man misstänker detta bland annat för att Ryssland inte uttalade sig om incidenten. (Mård, A. 2009)
2. Senaste terroristangrepp i Norden är bilbomben i Stockholm den 11 december 2010, där ”endast” självmordsbombaren dog. Enligt vad som kommit upp i media var det meningen att spränga tre skilda bomber, en på järnvägsstationen under rusningstid, vilket skulle ha haft ödesdigra konsekvenser. (West, M. 2010)
3. Den 29 december 2010 greps fem personer av den danska säkerhetspolisen misstänkta för ett terrorangrepp i Köpenhamn. De angripna hade enligt den danska säkerhetspolisen planerat ett attentat emot Jyllands Postens och Politikens redaktioner i Köpenhamn. Jyllands Posten är känd för att vara den tidningen som publicera Mohammedkarikatyrer den 30 september 2005. (West, M. 2010)

3 ISPS-koden uppe i sociala medier

Sociala medier ss. Facebook, Twitter är mer och mer populära. Där kan folk ta ställning till vilka frågor som helst. Det har bildats en grupp mot ISPS-koden i Facebook, som heter ”Sailors and Ship Owners Against ISPS”. Gruppen har 1586 medlemmar (4.1.2011) och majoriteten av dem är européer och en stor del av dem är från Norden. Detta beror möjligen på att grundaren är från Sverige och de som uppehåller facebook-sidan är från Sverige och Norge. Medlemmarna i gruppen är emot ISPS p.g.a. flera olika orsaker, men en grundorsak är att ISPS-koden behandlar sjömän som andra klassens individer, dvs. att koden ser sjömännen som en riskfaktor. Dessutom gör ISPS-kodens alla regler, som är svåra att helt följa, sjömännen ”kriminella”. I examensarbetet ”Merenkulkijoiden kriminalisointi” av Annika Rintamäki tar hon upp flera exempel om hur sjöfarare har blivit

orätt åtalade för t.ex. oljespill. I arbetet tas det upp fall där sjöfarare har blivit häktade utan bevis och för en omotiverad lång tid, eller blivit åtalad utan bevis. (Rintamäki, A. 2008)

Andra orsaker som de tar upp i Facebook är att ISPS-koden inte kommit med något nytt för säkerheten för fartyg och besättning som inte redan fanns före ISPS-koden. ISPS-koden anses ge onödigt pappersarbete för fartygsbesättning, hamnar och rederier. I deras tycke så skrämmer ISPS-koden folk från att bli sjömän. Detta ses mycket negativt då det globalt sett finns för få sjömän. Mindre hamnar har dött ut p.g.a. att ISPS-koden kräver staket samt vaktposter och mycket sådant som kräver investeringar och medel. USA:s tolkning på ISPS-koden kriminaliserar sjömans rättigheter att gå i land i hamnarna. I praktiken förstör ISPS-koden relationerna emellan ortsbor och sjömännen. Gruppens åsikt är att det överlag kostar alldeles för mycket för vad man får ut av det. Kort och gott anser de att det kostar det för mycket pengar för ingenting. (Facebook, Sailors and Ship Owners against ISPS)

4 Kostnader som ISPS-koden medfört

I ”Study on Maritime Security Financing – Final Report 2005”, behandlas vilka nya kostnader ISPS-koden hämta med sig för myndigheterna, rederierna och hamnarna sedan den kom i bruk. ISPS-kodens i bruktagande för hamnarna krävde i genomsnitt 464 000 €’s nyinvestering och den årliga kostnaden för att hålla uppe en hamn kostar i medeltal 234 000 €. På grund av detta måste 19 % av hamnarna höja sina hamnkostnader. Det var dock en stor skillnad mellan olika typer av hamnar; ro-ro- samt containerhamnar hade lägre kostnader än andra hamnar. Passagerarhamnarnas utgifter var störst.

Investeringen för ISPS-koden var i medeltal för fartygen 98 100 € och den årliga kostnaden var 25 000 €. Denna statistik visar stora skillnader mellan kostnaderna för olika fartyg, som var allt från 1 000 till 80 000 € beroende på fartygstypen. (Rotterdam Maritime Group 2005, s. 6-7, 67-75)

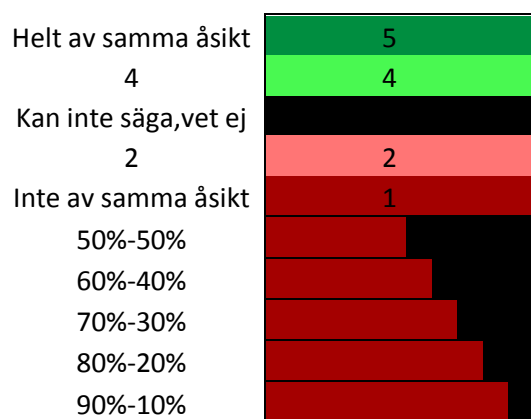
5 Frågorna

Detta är en kvantitativ undersökning som baserar sig på en enkät. Enkäten består av 37 frågor varav 20 frågor behandlar själva koden och 15 frågor behandlar ISPS-kodens inverkan på arbetsbördan. Av 50 utskickade enkäter returnerades 28. Frågorna som jag har använt i enkäten har jag tagit upp för att utreda frågor som diskuterats mycket på de arbetsplatserna där jag jobbat på. Frågorna 1- 20 behandlar besättningens uppfattning om ISPS-koden i allmänhet och frågorna 21-37 om ISPS-kodens inverkan på arbetsbördan. Frågorna har jag ställt så att man skall kunna få en bra helhetsbild av ISPS-koden och dess inverkan på säkerheten och arbetsbördan.

5.1 Förklaring på frågeställning

Jag har i min utredning använt mig av färger för att göra det lättare att tolka svaren på frågorna. Färgerna gör det lätt att överblicka resultaten och ger snabbt en inblick i vad besättningen på olika slag av fartyg har för åsikter i frågan. Frågeblanketten finns som bilaga 1. Frågeblanketten skickades ut på både finska och svenska.

I frågeblanketten kunde man svara på frågorna med svaren 1-5 där 1 (i mörkrött) är att man inte är av samma åsikt och 5 (i mörkgrönt) är att man är helt av samma åsikt, 3 (i svart) att man inte kan säga/vet inte. Ljusrött motsvarar svar nr 4 och ljusgrönt svar nr 2. Medeltalet av svaren ger färgen på svaret i figuren. De frågor som svarats med en 3:a dvs. ”kan inte säga /vet ej” finns i motsvarande procent i svart. Se förklaringen på figurerna i färg nedan.



FIGUR A:

Idén att använda mig av färger fick jag från If Skadeförsäkringsbolags surveys. If Skadeförsäkringsbolag Ab gör risk management för sina kunder och resultaten ges i ett motsvarande färgschema.

Dessutom har jag delat upp frågorna mellan befäl och manskap och om man arbetar på ett passagerarfartyg eller på ett lastfartyg.

I enkäten skulle man också ange sin ålder samt hur länge man jobbat till sjöss. Dessa saker har jag tagit upp i analysen av svaren om jag ansett att det har inverkat på svaren.

5.2 Frågorna samt figurerna

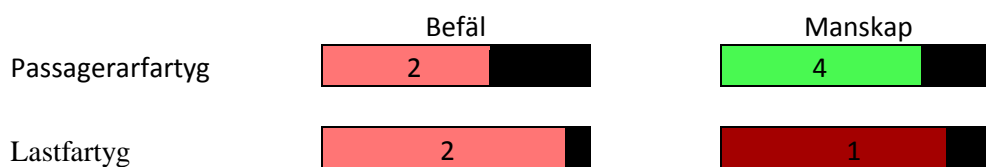
Fråga 1. Jag känner till ISPS-koden och vilka direktiv den medfört.

	Befäl	Manskap
Passagerarfartyg	4	4
Lastfartyg	4	4

Figur 1. Svarsfördelning på fråga 1:

Medeltalet på den här frågan ger en bild, i mitt tycke, av att alla känner rätt bra till koden men inte fullständigt. Jag har också fått kommentar via den fria textfrågan, att själva ISPS-manualen inte är lätt att tolka. Enligt svaren är inte ens befälen hundra procent säkra på allt, även om största delen av lastfartygens befäl också är Ship Security Officers. ISPS-kodens regler måste också kunna anpassas till olika slag av fartyg vilket gör att den därför kanske är svår att tolka. Jag anser att det kan uppstå onödiga problem om ISPS-manualen inte är lätt att tolka. En lättläst och lättolkad manual borde inte vara en omöjlighet att få tillstånd. En sådan existerar bara på engelska.

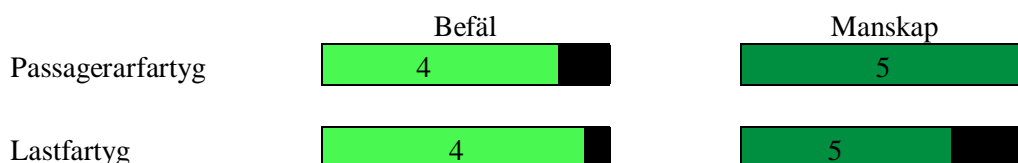
Fråga 2. Det finns risk för terroristdåd på vårt fartyg.



Figur 2. Svarsfördelning på fråga 2:

Jag tolkar att passagerarfartygens manskap tror mera på att det finns risk för terror dåd, jämfört med de andra. Det är intressant att se att lastfartygens manskap är av annan åsikt än passagerarfartygens manskap. Detta kan möjligen ha att göra med passagerarfartygens stora personal- och passagerarmängder. Befälet känner bättre till ISPS-kodens säkerhetsföreskrifter och känner sig därför säkrare. Verkligheten är ju dock den att manskapet har en bra bild av små svagheter då det gäller konkreta säkerhetsfrågor, som till exempel vid landgångsvaktandet.

Fråga 3. Det skulle vara enkelt att göra ett angrepp mot vårt fartyg.

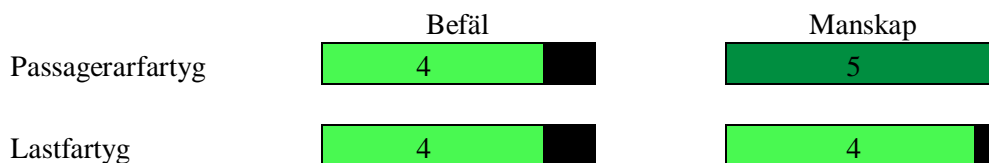


Figur 3. Svarsfördelning på fråga 3:

Manskapet tycker att skulle vara mycket enkelt att göra ett angrepp, speciellt på passagerarfartyg. Även befälet är av den åsikten att det skulle vara rätt lätt. Det finns inga fasta rutiner på t.ex. metalldetektion på alla passagerare som det finns på flygfälten. Det är t.ex. lätt att ha en bomb i en bil och köra den ombord! Det finns inga möjligheter att kolla alla bilar med de tidtabeller som passagerarfartygen kör enligt på Östersjön. Om man skulle öka säkerhetsarrangemangen skulle det dra ner på inkomsterna inom passagerartrafiken i Östersjöregionen p.g.a. att det skulle ta så mycket längre tid att lasta ett fartyg om man granskade allt, så som man gör i flygbranschen.

Ekonomiska skäl går oftast framför säkerhetsfrågor. Man måste dock se detta i proportion med risken att ett angrepp verkligen finns.

Fråga 4. Det skulle vara lätt för någon utomstående att få tillräcklig information om vårt fartyg, som kunde utnyttjas fel och som kunde leda till en hotande situation.

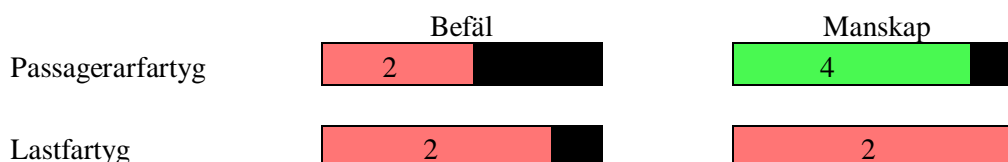


Figur 4. Svarsfördelning på fråga 4:

Här kan man se att alla är av den åsikten att det är lätt att få information om fartyget. En liten del av befälet tar inte ställning. Via internet får man t.ex. en hel del information om fartygen som kan utnyttjas och som är tillgänglig för alla. En del människor kan ha ett ”pris” för att ge ut information.

Intressant är att se att manskapet på passagerarfartyg är helt av denna åsikt, befälet lite osäkrare. Detta beror troligen på att vissa saker som befälet arbetar med, så som fartygets säkerhetsprotokoll m.m., inte är lika lätt tillgängligt så som t.ex. utrustningen som manskapet arbetar med.

Fråga 5. ISPS-koden borde ge strängare direktiv för att minimera chanserna för ett möjligt angrepp mot fartyg.



Figur 5. Svarsfördelning på fråga 5:

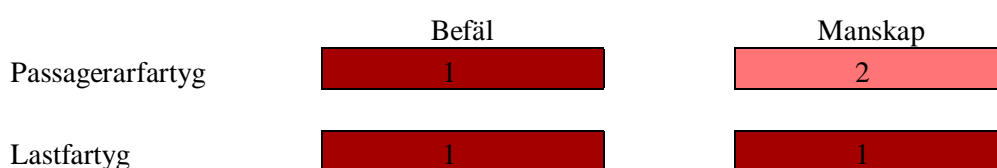
I de föregående frågorna kom det fram att det är lätt, samt t.o.m. sannolikt, att ett angrepp kan hända till sjöss. Av dessa svar får man den bilden att direktiven ändå är tillräckliga på lastfartyg. Skillnaden mellan manskapets och befälets svar på passagerarfartygen kan delvis förklaras av befälets höga procent på att ”kan inte säga/vet inte.”

En åsikt är då att det helt enkelt inte går att skydda ett fartyg från ett t.ex. terrorist dåd med dessa direktiv som nu finns. Men man har heller inte möjlighet att förstärka dem utan att kostnaderna blir höga. Manskapet på passagerarfartyg ser risken för angrepp som troligare.

Manskapet är i närmare kontakt med passagerarna och kan se att det finns en massa olika möjligheter att göra ett angrepp.

Frågan dyker upp att hur skall man kunna se att en person som stiger ombord har planer på att göra ett angrepp mot fartyget man jobbar på? För att han har en annan religion än en själv? Ser annorlunda ut osv.? När det gäller frågor som dessa kommer förstås polisen, tullen och andra motsvarande säkerhetsinstanser också in i bilden.

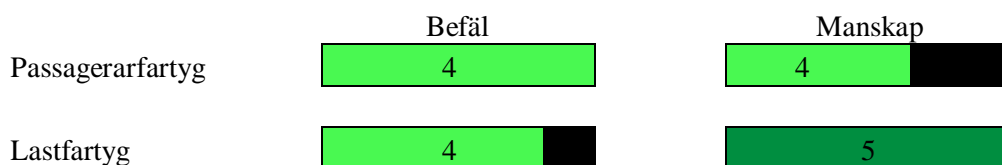
Fråga 6. Vårt fartyg har varit utsatt för ett terrorist dåd/något slag av motsvarande hot eller angrepp.



Figur 6. Svarsfördelning på fråga 6:

Här har alla samma uppfattning, dvs. att vi här på Östersjön inte har haft några terrordåd till havs. Varför passagerarfartygets manskap svarar med en ”2” i medeltal kan bero på att de i kontakten med passagerare varit i hotande situationer, som befälet möjligen inte känner till. Då kan man ställa sig den frågan om manskapet har rapporterat allt uppåt som man borde göra?

Fråga 7. ISPS-kodens direktiv är allmänt sett tillräckliga.

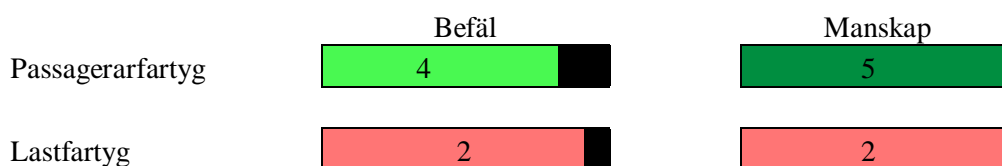


Figur 7. Svarsfördelning på fråga 7:

Här kan vi se att direktiven anses tillräckliga och att sjöfolket inte vill ha mera direktiv. Det har varit mycket tal om att sjömän har fått tillräckligt av ISPS-koden. Den känns onödig nu, men förstås bara ända tills något händer.

Av dessa svar tolkar jag att manskapet på passagerarfartygen känner sig osäkrare än t.ex. manskapet på lastfartyg, vilket svaren ”kan inte säga/vet inte” också tyder på. Vill en terroristgrupp få uppmärksamhet gäller det att få tillstånd mänskliga lidanden fram om ekonomiska, för att få den uppmärksamhet i medierna de vill ha, och då är passagerarfartyg mera utsatta.

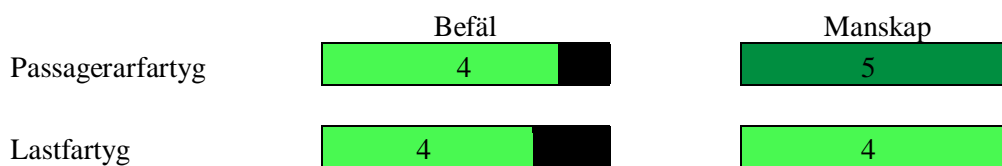
Fråga 8. ISPS-koden är nödvändig inom Norden.



Figur 8. Svarsfördelning på fråga 8:

Här kan vi se en klar skillnad emellan last och passagerarfartyg. Detta korrelerar med hur enkelt det är att t.ex. bära ombord en bomb på ett passagerarfartyg. Manskapet på passagerarfartyg anser att koden är nödvändig. Manskapet ser i praktiken också hur skyddsutrustningarna sköts i praktiken och kan därför se att det finns en risk som man inte har på lastfartyg. Risken ligger i människomängden som finns på ett passagerarfartyg i Norden.

Fråga 9. ISPS-koden är nödvändig inom Europa.

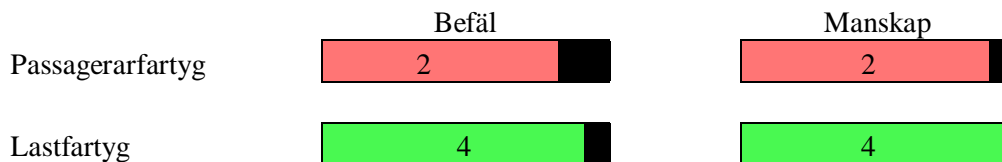


Figur 9. Svarsfördelning på fråga 9:

I jämförelse med behovet av ISPS-koden i Norden, är alla av denna åsikt att det är nödvändigt med en säkerhets kod i Europa. Man ser att risken är större i Europa än i Norden att något skall hända. Alla angrepp som hittills har hänt i Europa som t.ex. bomberna i metrostationerna i London tyder på att vi åtminstone hittills har ansett att Norden hör till en rätt säker zon. Politiken i Norden har varit rätt neutral i t.ex. religöst

fundamentalistiska frågor. Bilbomben i Stockholm kan ändra på åsikterna - var det en enskild incident, eller kan vi räkna med flera och mer katastrofala angrepp?

Fråga 10. ISPS-koden borde vara skild för Östersjö trafiken än för övrig Europeisk trafik.

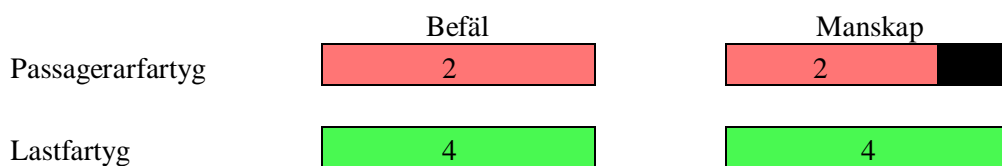


Figur 10. Svarsfördelning på fråga 10:

Här kan man i svaren se en motsatt åsikt mellan lastfartyg och passagerarfartyg. Detta korrelerar med fråga 8-9. Lastfartygen som rör sig på Europeiska vatten kan se skillnaden tydligt, dvs. att Norden ses som en säkrare zon. När det gäller passagerarfartyg kommer kontrollen av passagerare upp och då är det ingen skillnad är man i Europa eller i Norden.

Man kan se att besättningen är av den åsikten att det borde vara olika säkerhetsdirektiv beroende på var fartygen kör. Vad som då kunde göras annorlunda är t.ex. att göra hamnarbetet enklare, ändra landgångsvaktens uppgifter m.m.

Fråga 11. ISPS-koden borde vara skild för Europeisk trafik än för övrig världs trafik.

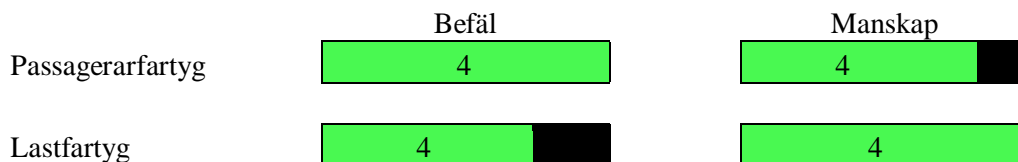


Figur 11. Svarsfördelning på fråga 11:

Dessa svar korrelerar med föregående fråga. Vi kan igen se en klar skillnad mellan last- och passagerarfartyg, som kan beror på att passagerarfartygen kör på en "kort" linjetrafik inom Östersjöområdena, så de har möjligen inte erfarenhet av hur det är utanför Europa. Vi har majoriteten av terroristdåd (samt piratism) utanför Europa. Men om det skulle bli skild ISPS-kod för Europa och resten av världen, så skulle det då locka mera terrorister eller pirater till Europa? Personligen har jag svårt att se detta. Vi tar som exempel nutida piratism, som rör sig kring fattiga länder som vid Somalia. Om man jämför det med

Europa, skulle det då betyda att piratism skulle kunna hända på Medelhavet p.g.a. norra Afrikas fattiga länder?

Fråga 12. Hamnområdena i Norden är säkrare nu än tidigare tack vare ISPS-koden.

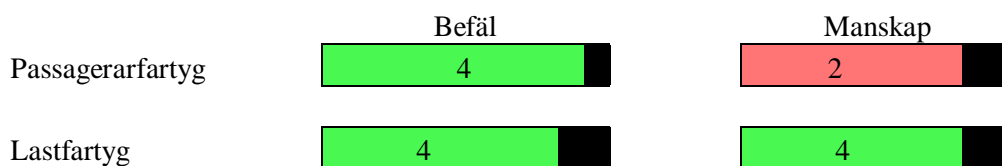


Figur 12. Svarsfördelning på fråga 12:

På denna fråga svarar majoriteten att de tycker att hamnarna i Norden har blivit säkrare. Före ISPS-koden så var stor del av hamnar bl.a. utan stängsel och obehöriga hade tillträde till hamnområdet. Enbart stängslen kan vara en möjlig orsak till de positiva svaren.

Detta är ju positivt att ISPS-koden gjort hamnarna säkrare än tidigare, men på vilken bekostnad? Det har blivit bl. a. blivit svårare för manskapet att röra sig fritt och detta förargar många.

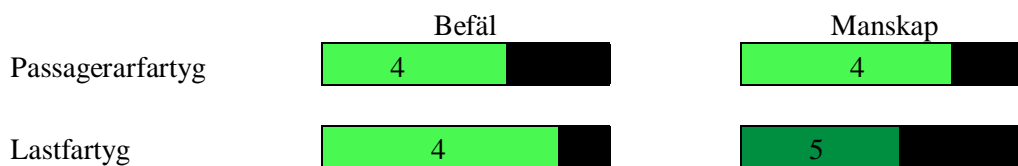
Fråga 13. Hamnområdena i Europa är säkrare nu än tidigare tack vare ISPS-koden.



Figur 13. Svarsfördelning på fråga 13:

Jag tolkar att alla anser att hamnområdena är säkrare nu än tidigare förutom manskapet på passagerarbåtarna. Svaren på denna fråga stöder den uppfattning jag fått av de tidigare svaren dvs. att manskapet har en mer praktisk erfarenhet av situationer och att det alltid finns en risk där det rör sig mycket människor, eller så tror manskapet inte på att hamnområdena i Europa i vekligheten är säkrare nu än tidigare.

Fråga 14. Hamnområdena utanför Europa är säkrare nu än tidigare tack vare ISPS-koden.

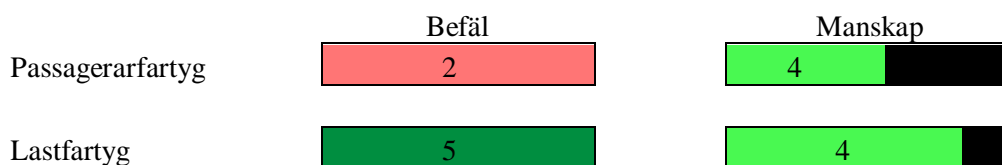


Figur 14. Svartsfördelning på fråga 14:

På denna fråga har jag fått många, kan inte säga/vet ej -svar. Vilket kan beror på att alla kanske inte har erfarenhet av hamnar utanför Europa. Majoriteten anser dock att säkerheten är bättre. Manskaper på lastfartygen är helt av den åsikten. Det ses som en förbättring från tidigare.

Vissa länders hamnar hade så gott som ingen koll på vem och vad som åker ut/in i hamnområdet innan ISPS-koden kom i kraft. Idag har vi ännu länder som inte gått med i IMO och följer därmed inte IMO's föreskrifter såsom ISPS-koden. Enligt ryktena blir ett fartyg "svartstäplat" efter att ha legat i en sådan hamn. Orsaken till att ett sådant fartyg blir "svartstäplat" är för att då finns det en risk för att något hänt med fartyget eller att något burits ombord. Enligt IMO igen så finns det ingen sådan lista över "svartstäplade" fartyg. Det finns dock en lista över flaggstater samt hamnar som inte uppfyller vissa krav/inte är med i IMO. Borde en sådan officiell lista över flaggstater och hamnar som inte fyller kraven slopas? Är det diskriminerade om man är på en sådan lista och har det verkan på rederiers ekonomi? (IMO 2003. FAQ on ISPS code)

Fråga 15. Det har uppstått nya problem med att ta sig in/ut ur hamnorna p.g.a. ISPS-koden.



Figur 15. Svartsfördelning på fråga 15:

Att ta sig in och ut ur hamnar är ett tydligt problem för personalen överlag runtom i världen, men tydligen dock inte för befälet på "kort" passagerarlinjetrafik inom Norden. Detta beror säkert på att det är så korta hamntider, så att man möjligen ser saker lite mellan

fingrarna, eller så fungerar saken helt enkelt bättre i Norden. Kostnaderna skulle bli otroligt höga om man hade en motsvarande säkerhetskontroll som flygbranschen har nuförtiden, samt att hamntiderna skulle bli mycket längre.

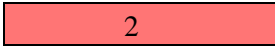

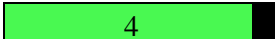

Skillnaden emellan befålets svar beror mest på att passagerarfartygen på linjetrafik har det så gott som helt likadant än före ISPS-koden kom ikraft, med tanke på att ta sig in och ut ur fartyget. Det tyder t.ex. passagerarfartygets manskaps svar med att c. 50 % kan inte säga/vet inte svar också på. Att andra hälften tycker att det har försvårats har dock mera och göra, enligt min åsikt, med att lasten rör sig saktare ut och in hamnområdena. Lastfartygen igen har oftast all sin last färdigt inne på hamnområdena i lager. Lastfartygens hamnar var tvungna att förstärka sin säkerhet efter ISPS-koden trädde i kraft, som har förorsakat att det blivit betydligt svårare för dem att röra sig in och ut ur hamnområdena.

”Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference with, or delay to, passengers, ship, ship’s personnel and visitors, goods and services.” (IMO 2003. ISPS code part A §14.1)

Enligt ovanstående (citerat från ISPS-koden), så borde hamnarnas säkerhetsarrangemang vara planerade så att inte de ställer till med problem för fartygets uppgifter. Men som vi ser av svaren så tycks saken inte vara så.

Det står i ISPS-kodens del A om vad som måste finnas med i hamnarnas skyddsplan: *”Procedures for facilitating shore leave for ship’s personnel or personnel changes, as well as access of visitors to the ship including representatives of seafarers’ welfare and labour organizations.”* Hamnarna bör ha, enligt koden, ett sätt för personal att kunna röra sig ut/in ur hamnarna - min fråga är att bryts det mot koden eller försvåras det på flit, eller är det inte helt enkelt möjligt att ha de på något annat sätt? (IMO 2003. ISPS code part A §16.3.15)

Fråga 16. Det har uppstått nya problem t.ex. vid lastning/lossning p.g.a. koden.

	Befäl	Manskap
Passagerarfartyg		
Lastfartyg		

Figur 16. Svarsfördelning på fråga 16:

Återigen en klar skillnad emellan svaren på lastfartyg och passagerarfartyg. Som redan konstaterats i föregående fråga så har passagerarfartygen det s.g.s. samma lastnings och lossnings förhållanden. Passagerarfartygen hade redan innan ISPS-koden kom ikraft en hög säkerhet på hamnområdena, så de behövde inte förstärkas/ändras lika mycket som man hamnade ändra på i lastfartygens hamnar. Befälens svar på lastfartygen beror säkert också mycket på att lastningarna och lossningarna på lastfartyg tar mycket längre tid än det tar på passagerarfartyg. Att 80 % av manskapens svar är ”kan inte säga/vet inte” har att göra med att de inte varit på sjön så länge att de kan jämföra med hur det var tidigare.

Enligt ISPS-koden så skall det följande finnas beskrivet i hamnens skyddsplan (Port Facility Security Plan, (PFSP)) ”*Procedures relating to cargo handling*” samt ”*Procedures covering the delivery of ship’s stores*” (IMO 2003. ISPS code part B §16.8.9 §10)

Hamnarna har med andra ord skyldighet att se till att det finns procedurer för de båda, men hur bra och flytande det sedan fungerar i praktiken tycks vara en annan fråga. Problemet med att det inte fungerar lika flytande nu än innan ISPS-koden beror möjligen på orsaker som man finner när man går djupare in i koden och ser vad som är skrivet i ISPS-kodens del B om hamnens skyddsplan (PFSP) och fraktens skyddsnivåer:

Skyddsnivå 1

- Rutin kontroll av lasten, lasttransportenheten och lastförvaringsområden inom hamnområdets före, samt under, lastoperationer
- Försäkra att frakten som tillträder hamnområdet stämmer överens med fraktdokumentationen
- Kontroll av bilar
- Kontroll av sigill och andra metoder för att förhindra manipulering av frakten, när den kommer in på hamnområdet samt förvaring inom hamnområdet.

Skyddsnivå 2

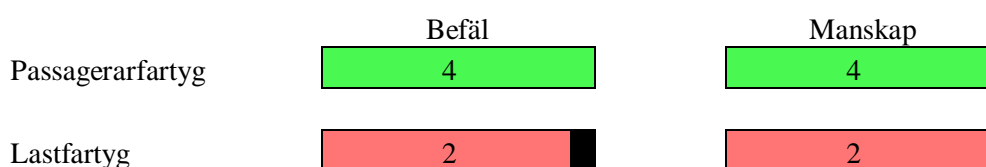
- Skyddsnivå 1
- Intensiv kontroll med hjälp av skanning/detekteringsutrustning samt hundar.

Skyddsnivå 3

- Skyddsnivå 2
- Begränsad eller upphäva fraktrörelse eller operationer helt eller delvis samt begränsas helt eller delvis hamnområdet eller ett visst fartyg.
- Begränsa förvaring av farligt gods och farliga vätskor som är förvarat inom hamnområdet eller ändra deras position. (IMO 2003. ISPS code part B §16.30 §16.37.2)

Skyddsnivå 1 gäller under ”normala” förhållanden vilket förklarar att det tar mera tid nu än tidigare att t.ex. lasta/lossa ett fartyg.

Fråga 17. ISPS-koden är nödvändig på vårt fartyg.

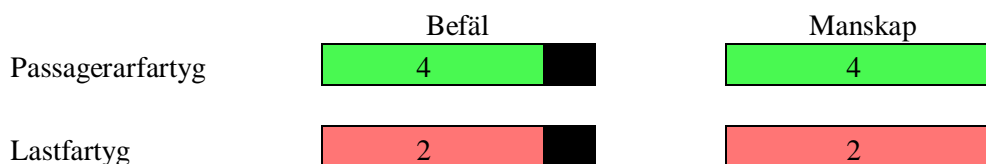


Figur 17. Svarsfördelning på fråga 17:

Den klara skillnaden mellan svaren givna av passagerar- och lastfartyg är intressant. Dessa svar bekräftar det som jag redan från tidigare svaren har kunnat konstatera, nämligen att terroristdåd är mer troliga på passagerarfartyg än på lastfartyg p.g.a. människomängden.

Dessa svar visar också att alla inte är negativt inställda till ISPS-koden, utan att både befäl och manskap på passagerarfartyg anser att den är nödvändig.

Fråga 18. ISPS-koden är allmänt sett bra.

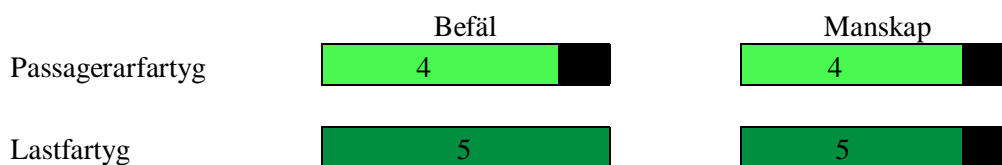


Figur 18. Svarsfördelning på fråga 18:

Manskapet på passagerarfartygen är klart av den åsikten att koden uppfyller ett behov av ökad säkerhet. Lastfartyg manskapet ser inte riskerna lika tydligt, eller så har de rätt att det inte finns behov av ISPS-koden.

Förutom vad som redan kommit fram om passagerarfartyg och dess behov av ISPS-koden, kan man tillägga att någon i själva besättningen på ett passagerarfartyg kan var ett hot för fartyget. Samma risk finns förstås på ett lastfartyg också, men ändå i mycket mindre skala p.g.a. att besättningen är så mycket mindre. På lastfartyg behöver alla sjöfartskolning för att få jobba där, medan på ett passagerarfartyg är en stor del av besättningen försäljare, städerskor, bartender m.m., som gör att du med många olika utbildningar kan jobba på fartyget. Från den synvinkeln är det alltså lättare att få anställning på ett passagerarfartyg. Sedan finns det också på de flesta passagerarfartyg städfirmor som kommer ombord regelbundet och städar fartyget medan det står i hamn. Sådan regelbundhet kan möjligen dra ner på säkerhetsåtgärderna för att komma ombord, som i sin del kan ge mera möjligheter för någon att göra ett angrepp.

Fråga 19. Det var bättre och smidigare att arbeta på fartyg innan ISPS-koden trädde i kraft.

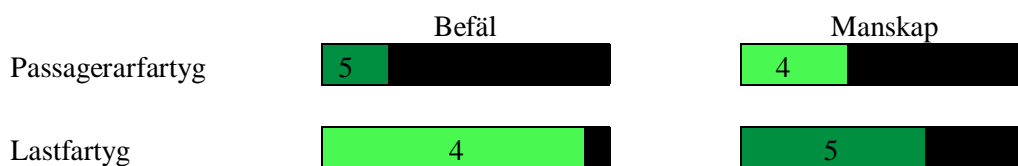


Figur 19. Svarsfördelning på fråga 19:

När man tar ställning till hur ISPS-koden inverkat på själva arbetet är alla av den åsikten att det var bättre och smidigare förr. Å andra sidan fanns det inte så tydliga och direkta hot förr vilket man ju inte tar ställning till i den här frågan, utan endast att det man upplever att arbetet gick smidigare innan koden.

Nya uppgifter så som att vakta landgången har kommit till (med hot för böter om det inte finns någon bevakning på plats) gör att en ur manskapet är borta från manskapets andra arbetsuppgifter, som i sin tur ger mera arbete åt de andra.

Fråga 20. Något borde definitivt ändras på i ISPS-koden.



Figur 20. Svarsfördelning på fråga 20:

I denna frågeställning hade de som svarade också möjlighet att skriva fritt vad de tycker att är bra eller dåligt med ISPS-koden. I första hand ser vi att det är stor procent som inte tar ställning till frågan, medan de som gör det tycker att alla något borde ändras.

De skriftliga kommentarerna (de finska är fritt översatta):

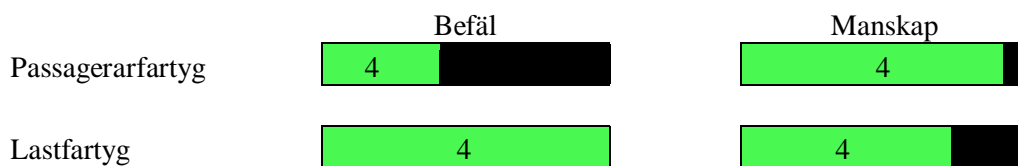
- 1 Kommentar av befäl på lastfartyg, över 10 år till sjöss samt SSO; ”Med nuvarande manskaps antal så är det inte möjligt att hålla uppe en effektiv kontroll över vem som kommer och går till fartyget när det ligger i hamn. P.g.a. att man inte har råd att hålla en person endast fast vid denna uppgift.”
- 2 Kommentar av befäl på lastfartyg, över 10 år till sjöss samt SSO; ”Under fartygets vistelse i hamn borde det överhängande ansvaret läggas på hamnen och mindre på fartyget. Detta p.g.a. att besättningen på fartyg minskar och det därför inte finns resurser ombord att exempelvis hålla vakt vid landgång/ramp 24 timmar i dygnet.”
- 3 Kommentar av befäl på lastfartyg, över 10 år till sjöss samt SSO; ”Allt onödigt obligatoriskt landgångsvaktande (med risk för böter) i vissa hamnar i Europa borde fås bort.”
- 4 Kommentar av befäl på lastfartyg, över 10 år till sjöss samt SSO; ”IMO borde ha fastställa för alla hamnar samma ”byråkrati”, alltså borde vara standard blanketter/praxis i alla hamnar. Nu har alla hamnar utveckla sin egen byråkrati/blanketter.”
- 5 Kommentar av befäl på lastfartyg, 5-10 år till sjöss; ”Ifall man är besättningsmedlem borde man få komma och gå hur man vill endast med att visa ID. I Finska hamnar var terrordåd är minimal borde man ha det lite friare, åtminstone för sjömän som jobbar ombord. ISPS-koden borde få en lite mildare version för oss som inte seglar i farozonerna. Men andra sidan

kan man säga att man aldrig vet var faran finns. Men ifall terrorister vill attackera sker det nog fast det skulle finnas alla som helst regelverk.”

- 6 Kommentar av manskap på lastfartyg, under 5 år till sjöss: ”Skriva om koden så att den är lättare att läsa, och inte så att man måste läsa igenom den 10 gånger för att förstå en liten sak. Manualen i sig själv kan väl kanske finnas så som den är, men man borde göra en komprimerad version som är lätt att förstå. Den komprimerade versionen kan ju hänvisa till olika paragrafer/sidor i manualen, När man måst gå djupare för att reda ut någonting (mera sällan borde det vara så)!”
- 7 Kommentar av manskap på lastfartyg, under 5 år till sjöss: ”Kravet att hålla landgångsvakt borde tas bort och lämna det till fartygets egen bedömning. Hamn områdena är ju redan övervakade. Hela ISPS-koden är överdriven och försvårar väsentligen mera fartygets verksamhet än påhittad terroristverksamhet emot fartygen.”
- 8 Kommentar av befäl på passagerarfartyg, 5-10 år till sjöss: ”Skilda regler för olika riskzoner. Ex 1 USA, sen Europa ex Storbritannien, Frankrike etc. och en lägre klass för säkrare områden. T.ex. Östersjön.”
- 9 Kommentar av manskap på passagerarfartyg, över 10 år till sjöss: ”Svar på frågorna 33 samt 35: Någon gång måste man på order lämna sina ISPS uppgifter ogjorda, t.ex. att lämna sin post som rampvakt.”
- 10 Kommentar av manskap på passagerarfartyg, över 10 år till sjöss: ”ISPS-koden borde vara simplificerad, och utan möjligheter att tolka texten. Jag är inte heller familjär med hela ISPS-koden, så jag kan ”lämna” uppgifter ogjorda p.g.a. okunskap.”

Dessa kommentarer visar en del av problemen som sjömän ser på ISPS-koden, samt vad de tycker att borde ändras. Vad ISPS-koden säger angående dessa frågor kommer ytterligare fram i de frågor som behandlar ämnet.

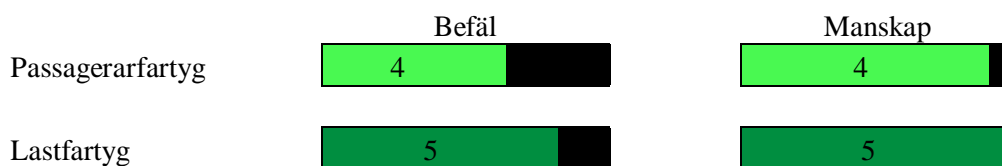
Fråga 22. ISPS-koden har medfört ändrade arbetsuppgifter för besättningen på vårt fartyg.



Figur 22. Svarsfördelning på fråga 22:

Sett från föregående frågas svar så är landgångsvakt i hamnar en stor del av besättningens bekymmer. Emellan de som svarat inom befälen så är av samma åsikt som kan då också tyda på att det kommit en del pappersarbeten till.

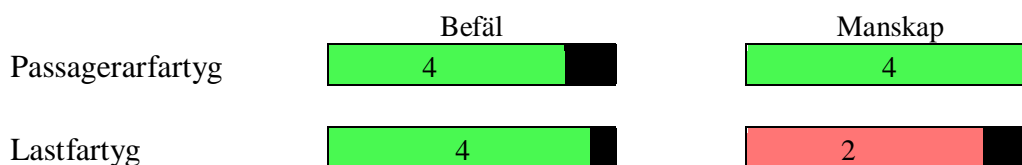
Fråga 23. ISPS-koden har medfört mera arbetsuppgifter för besättningen på vårt fartyg.



Figur 23. Svarsfördelning på fråga 23:

Av dessa svar kan man tolka att arbetsbördan ökat p.g.a. ISPS-koden och på lastfartyg är man helt av den åsikten. Enligt tidigare svar och kommentar som ger sådana uppgifter som landgångsvaktande, säkerhetsuppgifterna och hamnarnas blankettbyråkrati merarbete. När det gäller landgångsvaktande, så har lastfartygen det besvärligare p.g.a. längre hamntider som då binder man en från manskapet att vara landgångs-/rampvakt. Linjetrafikerande passagerarfartygen har igen mycket korta hamntider i Norden.

Fråga 24. Besättningen har fått tillräckligt träning/har tillräcklig kompetens för de nya arbetsuppgifter som krävs av ISPS-koden.



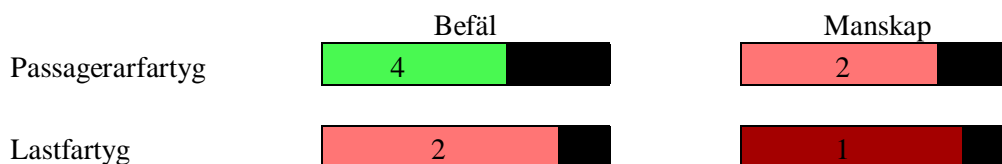
Figur 24. Svarsfördelning på fråga 24:

”Shipboard personnel having specific security duties should have sufficient knowledge and ability to perform their assigned duties, including, as appropriate...” (IMO 2003. ISPS code part B §13.3)

Lastfartygens manskap svarar i medeltal med en tvåa, vilket kan tolkas som att de känner sig osäkra på att de känner till allt vad ISPS-kodens kräver. De upplever möjligen också att de andra i besättningen inte har tillräcklig kunskap. Man kan fråga sig att har man tillräckligt med t.ex. ISPS-skyddsövningar ombord eller är de inte tillräckligt bra ordnade/genomförda. Av personlig erfarenhet vet jag att som däcksarbetare har man inte några ISPS-skyddsövningar, åtminstone inte på det passagerarfartyget där jag jobbat på. Dessa övningar fanns nog, men är för befälet och vakterna.

ISPS-koden kräver att besättningsmedlem som t.ex. en lättmatros endast behöver kunna sina egna skyddsuppgifter, förutom om det anses nödvändigt att klara av andra skyddsuppgifter som t.ex. metoder för sökning/undersökning av personer och deras bagage. (IMO 2003. ISPS code part B §13.3.11)

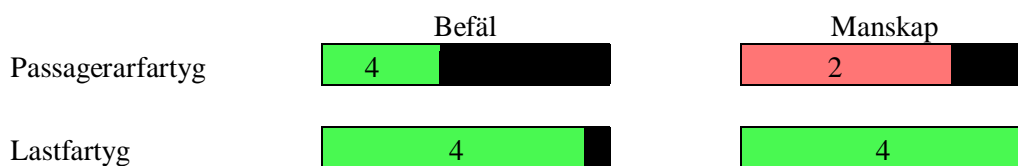
Fråga 25. Besättningen anser att det är viktig att följa ISPS-koden.



Figur 25. Svarsfördelning på fråga 25:

Passagerarfartygens befäl anser i medeltal att det är viktigt att följa koden (ser de faktiskt att det finns ett hot?). Varför anser besättningen att det inte är så viktigt att följa reglerna? Upplever de att inget hot finns eller att det är något fel på reglerna? Kan det bero på att det finns för mycket regler och att följa och att många av reglerna känns onödiga.

Fråga 26. Arbetsbördan har ökat märkbart p.g.a. ISPS.

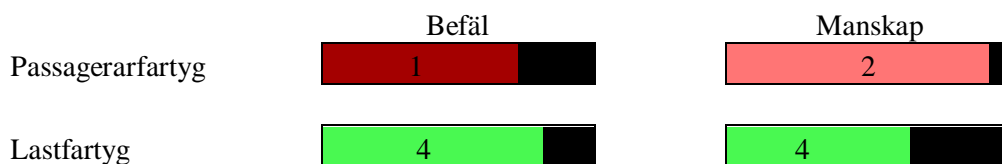


Figur 26. Svarsfördelning på fråga 26:

Förvånade tyder befälens svar på passagerarfartygen att arbetsbördan ökat medan manskapet inte tycker det. Den stora procenten av befälens svar är jag vet inte/kan inte säga ger inte ett entydigt svar att arbetsbördan skulle ha ökat. Manskapets svar kan tolkas att det inte har ökat. Detta kan man jämföra med lastfartygens svar och man ser då att deras arbetsbörda har ökat.

Company Security Officers' (CSO) är ansvarig för att Ship Security Assessment (SSA) blir gjord. SSA är då en helhetsbedömning och analys av fartyget då det gäller säkerhetsfrågor, och ligger som grund till fartygets skyddsplan (SSP). Med tanke på arbetsbördan skall dessa saker tas i beaktande vid fartygets säkerhetsbedömning (SSA): *"Watch-keeping duties, number of ship's personnel, particularly with implications on crew fatigue, alertness and performance."* (IMO 2003. ISPS code part B §8.10.3) Frågan är då att har detta beaktats när man gjort säkerhetsbedömningen och inverkar ISPS-koden negativt på besättningens verksamhet?

Fråga 27. Det behövs mera personal för att ta hand om alla de uppgifter som ISPS-koden kräver.



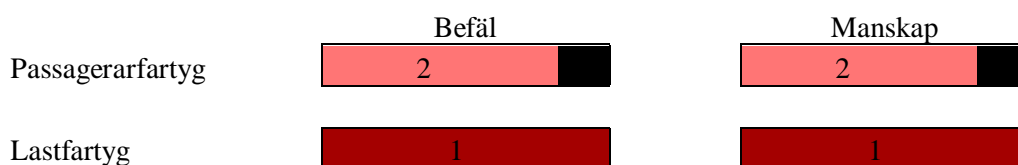
Figur 27. Svarsfördelning på fråga 27:

Dessa svar korrelerar med föregående fråga. Om arbetsbördan har ökat på lastfartyg så behövs det också mera personal. Lastfartygen skulle möjligen också behöva en skild SSO så som på de flesta passagerarfartyg har.

"The CSO and SSO should always have regard to the effect that security measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods." (IMO 2003. ISPS code part B §8.11)

Fartygsbesättning som är lång tid (månader) på fartyget per gång skall tas i beaktande i fartygets säkerhetsbedömning (SSA). Orsaken är att man bör kunna hålla uppe besättningens effektivitet. Det medför att det kan behövas mera personal på lastfartyg som är långa tider till havs.

Fråga 28. Det har anställts ny personal på vårt fartyg till de uppgifter som ISPS-koden kräver.



Figur 28. Svarsfördelning på fråga 28:

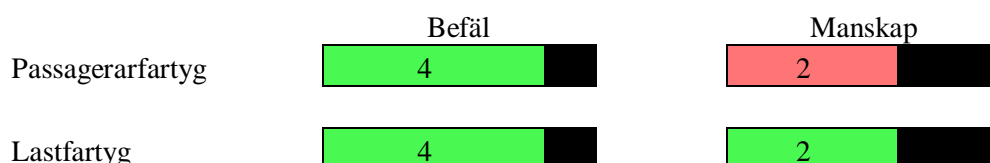
Jag tolkar att svaren är ett helt klart nej av besättningen på lastfartygen. Passagerarfartyg har en skild person för SSO (Ship Security Officer) som inte lastfartyg har.

"In establishing the minimum safe manning of a ship the Administration should take into account that the minimum safe manning provisions established by regulation V/14 only address the safe navigation of the ship. The Administration should also take into account any additional workload which may result from the implementation of the ship's security plan and ensure that the ship is sufficiently and effectively manned. In doing so the Administration should verify that ships are able to implement the hours of rest and other measures to address fatigue which have been promulgated by national law, in the context of all shipboard duties assigned to the various shipboard personnel."(IMO 2003. ISPS code part B §4.28)

Enligt ISPS-koden skall flaggstaten beakta att reglerna för minimibemannning i SOLAS är endast för säker navigation av fartyget. Flaggstaten borde då också beakta allt tilläggssarbete som ISPS-koden medför och försäkrar att fartyget är tillräckligt och effektivt bemannad. Men som vi ser av svaren så är besättningen på lastfartygen inte

överhuvudtaget av den åsikten. Tydligen ser myndigheterna inte att ISPS-koden ger tillräckligt mycket mera arbete för att höja på personalantalet på lastfartygen, fast det kommit fram i ”figur 23” att det har kommit mera uppgifter för besättningen p.g.a. ISPS-koden.

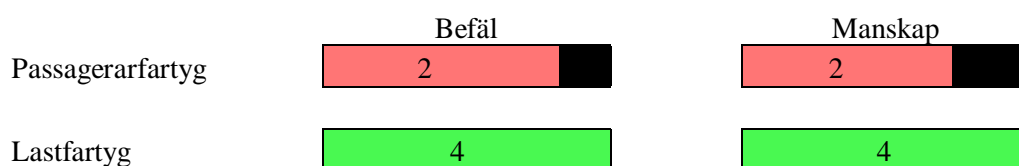
Fråga 29. Flagg-staten granskar att säkerhetspersonalen är tillräckligt på vårt fartyg.



Figur 29. Svarsfördelning på fråga 29:

Denna fråga satt jag med p.g.a. alla kommentar jag fått då jag var på havet, att det inte finns tillräckligt med besättningsmedlemmar för att klara av alla ISPS-kodens uppgifter, (fr. också med föregående fråga) fast denna uppgift borde övervakas av flagg-staten. Av döma av svaren gör flagg-staten det. Att passagerarfartygets manskap säger att flagg-staten inte gör det, anser jag att kan direkt bero på att de inte känner till att det gjorts.

Fråga 30. ISPS-koden inverkar på besättningens andra arbetsuppgifter negativt p.g.a. mera arbete.



Figur 30. Svarsfördelning på fråga 30:

Besättningen på lastfartygen är tydligt av den åsikten att kodens uppgifter inverkar negativt då alla svarat med en fyra. Nu kommer vi igen in på landgångsvaktande som tycks vara en stor orsak till den negativa inställningen emot ISPS-koden. Skulle det vara möjligt att få någon utomstående från t.ex. hamnen att vakta landgången till fartyget? Skulle det kosta väldigt mycket och skulle besättningen lita på en utomstående?

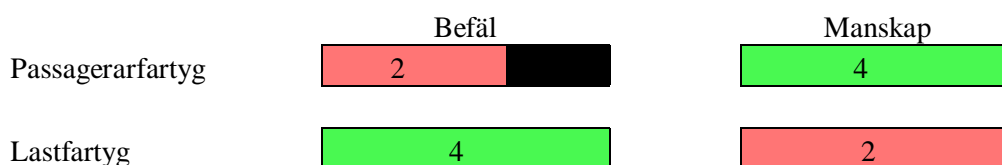
”Monitoring of the port facility, including anchoring and berthing area(s).” Som det står i ISPS-koden så borde hamnarna ha en kontroll över vad/vem som tar sig ombord, med andra ord inte sätta allt ansvar på fartyget.

”Measures designed to prevent unauthorized access to the port facility, to ships moored at the facility, and to restricted areas of the facility.” Förutom det som står i ISPS-koden om det som måste vara i hamnens skyddsplan, vill jag poängtera ”to ships moored at the facility”, som kan tolkas så, att hamnen skall ha ett skilt sätt för att hålla obehöriga borta från där fartygen är förtöjda. Eller kan det tolkas så att det är mer ekonomiska för hamnen att helt enkelt hålla obehöriga borta från hela hamnområdet och inte enbart från ett skilt område inom hamnområdet. Det negativa är ju då att landgångsvakten inte kan göra något annat arbete, fast, som kommit fram i enkäten, att det ändå beordras att man skall göra vissa uppgifter i närheten av landgången. (IMO 2003. ISPS code part A §14.2.3 §16.3.2)

I del B i ISPS-koden som är består av endast rekommendationer, står det om vad hamnens skyddsplan (PFSP) skall innehålla. Där står det att “The procedures for assisting ship security officer in confirming the identity of those seeking to board the ship when requested.” (IMO 2003. ISPS code part B §16.8.13)

Frågan är den att fungerar detta så smärtfritt som det möjligen skulle kunna? Fungerar det överhuvudtaget i alla hamnar?

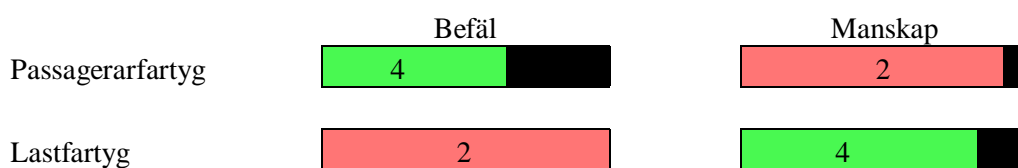
Fråga 31. Jag gör alla de arbetsuppgifter ISPS-koden kräver.



Figur 31. Svarsfördelning på fråga 31:

Det intressanta är passagerarfartygens ”svarta del i statistiken ” d.v.s. ”kan inte säga/vet inte”, med andra ord är en del av befälet på passagerarfartyg osäkra att de gör alla uppgifter som de borde. Kan möjligen bero på att de inte känner till ISPS-koden tillräckligt bra eller så vill de inte svara på frågan ärligt, eller så vet de faktiskt inte med säkerhet. Manskaper på lastfartyg medger att de själva inte gör alla uppgifter alla gånger.

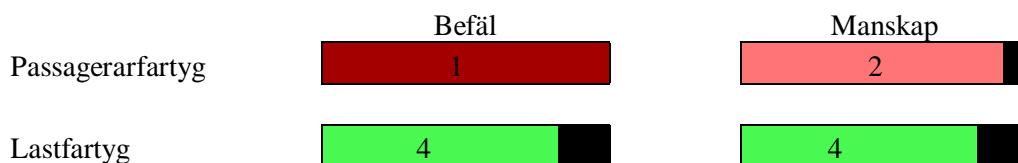
Fråga 32. Andra i besättningen gör alla de arbetsuppgifter ISPS-koden kräver.



Figur 32. Svartsfördelning på fråga 32:

Lastfartygens befäl har alla svarat med en fyra eller att ”de inte vet”, med andra ord misstänker de eller t.o.m. vet att besättningen inte gör alla sina uppgifter. Tillåter de det på grund att de tycker att det är onödigt att göra alla uppgifter, eller kan det vara så att de helt enkelt inte bryr sig om ifall uppgifter blir gjorda eller inte.

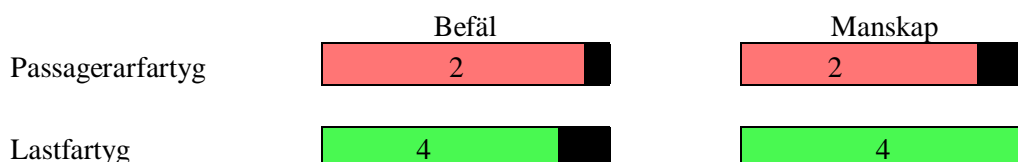
Fråga 33. Jag gör inte vissa uppgifter som krävs av ISPS-koden, för att jag inte hinner med dem eller för att jag har andra ”viktigare” arbetsuppgifter.



Figur 33. Svartsfördelning på fråga 33:

Passagerarfartygets befäl gör allt och lämnar inte något ogjort, medan alla andra tydligen lämnar något ogjort. Det mest troliga är att de ser koden som mycket viktigare än vad andra gör. Det har man också kunnat konstatera av svaren på tidigare frågor.

Fråga 34. Jag gör inte vissa uppgifter som krävs av ISPS-koden, för att de känns onödiga.

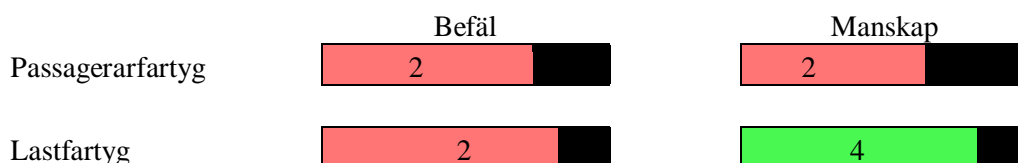


Figur 34. Svartsfördelning på fråga 34:

Man kan tolka befälet på passagerarfartygens svar med att de medger att de lämnar någon uppgifter som ISPS-koden visserligen kräver men som känns onödig ogjord. På lastfartyg

medger de att de lämnar vissa uppgifter ogjorda. Men jag upplever att det i praktiken också bör kunna fungera bra med sunt bondförnuft. Om någon uppgift inte är till någon nytta så bör man kunna lämna den ogjord. ISPS-koden borde inte ha uppgifter som inte är till någon nytta. Åtminstone manualen borde hela tiden uppdateras så att den är möjligast ändamålsenlig.

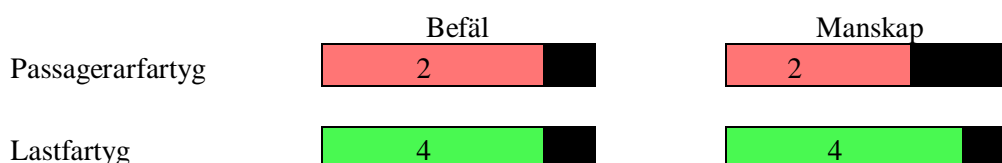
Fråga 35. Andra i besättningen lämnar vissa uppgifter ogjorda som krävs av ISPS-koden, för att de inte hinner med dem p.g.a. sina andra arbetsuppgifter.



Figur 35. Svarsfördelning på fråga 35:

Endast manskapet på lastfartyg medger att de vet att också andra och inte bara de själva lämnar uppgifter ogjorda, jfr. med föregående fråga. Detta är förstås en fråga där man inte gärna uttalar sig om andras arbete. Många svarat även att de inte vet. Från befälets sida måste man ju utgå att alla uppgifter som de säger att skall göras också görs.

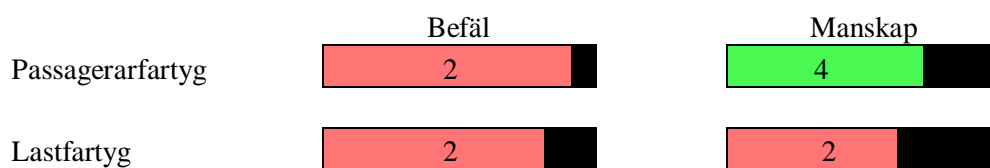
Fråga 36. Andra i besättningen lämnar vissa uppgifter ogjorda som krävs av ISPS-koden, för att de känns onödiga.



Figur 36. Svarsfördelning på fråga 36:

En klar skillnad emellan fartygstyperna. Lastfartygen har ofta långa resor vilket kan påverka att många säkerhetskontroller känns onödiga. Trenden i dessa svar har också varit att lastfartygen ser mer negativt på ISPS-koden än passagerarfartygen, som då kan helt enkelt vara en orsak till svaren.

Fråga 37. Andra i besättningen lämnar vissa saker ogjorda som krävs av ISPS-koden, för att de inte känner till dem.



Figur 37. Svarsfördelning på fråga 37:

Endast manskapet på passagerarfartyg medger att de inte är så insatta i ISPS-koden. Av de andra svaren kan man tolka så att det nog vet vad som krävs för uppgifter av ISPS-koden.

6 Sammanställning

Enligt svaren på min enkät är det endast i medeltal manskapet på passagerarfartyg som anser att det finns en ökad risk för terroråd på det fartyg de arbetar på, men alla anser i medeltal att det skulle vara lätt att göra ett sådant ifall någon eller någon gruppering skulle vilja göra det. Endast manskapet i medeltal på passagerarfartyg anser att ISPS-koden borde ge strängare direktiv för att minimera möjligt angrepp mot deras fartyg. Min åsikt är att det beror på den stora passagerarmängden och stora mängden av personal på passagerarfartyg.

Besättningen på passagerarfartyg anser i medeltal att ISPS-koden är nödvändig inom Norden i motsatt till lastfartygen som anser att den inte är det. De flesta anser att ISPS-koden är nödvändig inom Europa. Lastfartygen anser att det borde vara en skild kod för Europeisk än för övrig världs trafik.

De flesta anser att hamnområden i Norden är säkrare nu än tidigare. Alla utom manskapet på passagerarfartyg anser att hamnområdena är säkrare i Europa nu än innan ISPS-koden.

De flesta, utom befälet på passagerarbåtar, anser i medeltal att det har uppstått nya problem att ta sig ut och in ur hamnområdena. Många på lastfartygen anser att det också uppstått nya problem vid lastning och lossning av lasten, fast en stor del av dem inte tog ställning till frågan.

På frågan om ISPS-koden är nödvändig svarade lastfartygen i medeltal med en tvåa, dvs. att de inte ansåg det och passagerarfartygen svarade i medeltal med en fyra, dvs. att de anser att den är nödvändig och allmänt sett bra

I medeltal anser besättningen på passagerarfartyg att ISPS-koden är bra, då besättningen på lastfartyg svarade med en tvåa, vilket tyder på att de inte gillar den. Lastfartygen anser att det var bättre och smidigare att arbeta på fartygen innan koden kom i kraft.

Det som kom fram i de skriftliga kommentarerna om ISPS-koden är att åtminstone dessa saker borde ändras:

- 1) Allt onödigt obligatoriskt landgångsvaktande i vissa hamnar i Europa borde fås bort,
- 2) vid fartygets vistelse i hamn borde det överhängande ansvaret läggas på hamnen och mindre på fartyget,
- 3) och skilda regler för olika riskzoner.

Angående arbetsuppgifterna och arbetsmängden anser besättningen på både lastfartyg och passagerarfartyg att ISPS-koden både medfört ändrade och mera uppgifter än tidigare.

Endast befälet på passagerarfartyg anser att det är viktigt att följa ISPS-koden och de anser också att det inte behövs mera personal att utföra uppgifterna som koden kräver.

Passagerarfartygens besättning anser inte att ISPS-koden inverkat negativt på andra arbetsuppgifter medan lastfartygens besättning i medeltal anser det.

Besättningen på lastfartygen medger att de lämnar vissa arbetsuppgifter som koden kräver ogjorda för att de känns onödiga och för att de har ”viktigare” uppgifter att utföra.

7 Avslutning

Min förutfattade mening att majoriteten av sjömännen är negativt inställda till ISPS-koden har ändrats. Jag har kunnat se att koden är mycket bra och att besättningarna på t.ex. passagerarfartyg känner att den behövs. Jag har också kommit fram till att ISPS-koden har fött problem i hamnarna som inte funnits tidigare.

Arbetsbördan har ökat enligt utredningen på lastfartyg. På passagerarfartyg har arbetsbördan inte ökat avsevärt, åtminstone upplever besättningen inte att det är betungande.

Då endast 28 personer svarade på min enkät, bör man ta ställning till om svaren är pålitliga. Att svaren är logiska och att de följer en viss trend medför att jag anser att man kan säga att svaren är pålitliga. Också med tanke på att en del personerna som svarat är i ganska högt ställning, och att t.ex. största delen av lastfartygens befäl också är i SSO position (som ofta på lastfartygen är befälhavaren själv), anser jag att utredningen ger en rätt bild av inställningen till ISPS-koden och dess inverkan på arbetsbördan. Som slutsats vill jag dra att ISPS-koden inte enbart kan anses negativt utan att den också haft mycket gott med sig som t.ex. att hamnarna har blivit säkrare nu än före ISPS-koden. Jag anser att målsättningen med mitt arbete uppfylls enligt det svar jag fått på enkäten samt genom tolkningen av svaren. Intressant tycker jag att skulle vara hur man skulle kunna ändra på ISPS-koden på de punkter som besättningen ser negativt enligt enkäten.

Källförteckning

- Akiva, J.L. (2007, 27 december). Analyzing the USS Cole bombing. *Maritime Terrorism Research Center*. <http://www.maritimeterrorism.com/2007/12/27/analyzing-the-uss-cole-incident/> (hämtat: 3.12.2010)
- BBC News. (2002, 16 oktober). Yemen says tanker blast was terrorism. http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/2334865.stm (hämtat: 4.12.2010)
- Elegant, S. (2004, 23 augusti). The Return of Abu Sayyaf. *Time*. <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,686107,00.html> (hämtat: 23.11.2010)
- Facebook. (Sailors and Ship Owners against ISPS). <http://www.facebook.com/home.php#!/group.php?gid=54425207908> (hämtat: 23.10.10)
- IMO (2003). *ISPS code 2003 Edition (ISBN 92-801-5149-5)*. London: IMO
- IMO (2003). FAQ on ISPS code. http://www5.imo.org/Sharepoint/mainframe.asp?topic_id=897#blacklist (hämtat: 15.10.2010)
- IMO (2003). Automatic identification system. <http://www.imo.org/ourwork/safety/navigation/pages/ais.aspx> (hämtat 22.3.2011)
- Lilienthal, M.A. (1989). The Achille Lauro Hijacking And Terrorism Revisited. *Washington report on middle east affairs*. <http://www.wrmea.com/component/content/article/114/1173-the-achille-lauro-hijacking-and-terrorism-revisited.html> (hämtat: 22.3.2011)
- Miller, W.H. (2003). Portugal's "Santa Maria". *World Ocean & Cruiser Liner Society*. <http://www.oceancruisenews.com/bm4.htm> (hämtat: 21.1.2011)
- Movilleinshowen (2006, 3 februari). The sinking of Nellie M. http://www.movilleinshowen.com/history/moville_heritage/moville_heritage_htm/sinking_of_the_nelliem.htm (hämtat: 3.11.2010)
- Mård, A. (2009, 19 augusti). Estnisk amiral: Arctic Sea transporterade vapen. *Hufvudstadsbladet*. <http://www.hbl.fi/text/utrikes/2009/8/19/w31024.php> (hämtat: 5.12.2010)
- Rintamäki, A. (2008). *Merenkulkijoiden kriminalisointi*. Satakunnan ammattikorkeakoulu. <https://publications.theseus.fi/handle/10024/954> (hämtat: 28.3.2011)
- Rotterdam Maritime Group (2005). Study on Maritime Security Financing – Final Report. http://www.ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/financing/doc/2005_study_financing_maritime_security_en.pdf (hämtat: 21.1.2011)

The New York Times. (1982, 24 februari). I.R.A. Guerrillas Destroy A British Cargo Ship. <http://query.nytimes.com/gst/fullpage.html?res=9C06E3DD133BF937A15751C0A964948260&n=Top/Reference/Times%20Topics/Subjects/E/Explosions#prof> (hämtat: 11.11.2010)

West, M. (2010, 13 december). 28-åringen planerade att spränga tre bomber. *Hufvudstadsbladet*. <http://www.hbl.fi/text/utrikes/2010/12/13/w55857.php> (hämtat: 23.12.2010)

West, M. (2010, 29 december). Dansk polis avvärjde terrorhot. *Hufvudstadsbladet*. <http://www.hbl.fi/text/utrikes/2010/12/29/w56869.php> (hämtat: 7.1.2011)

BILAGA 1**ENKÄT FÖR SLUTARBETE**

Jag heter Patrik Rähä och är sista årets studerande i yrkeshögskolan Novia. För tillfället jobbar jag med mitt slutarbete för att nästa vår få ut sjökaptensexamen.

Slutarbetet behandlar ISPS-koden (International Ship and Port Security) och dess inverkan på arbetsbördan på fartyg och i hamnar. Jag har begränsat arbetet till trafiken inom Europa, fast jag dock även kort tangerar trafiken utanför Europa.

*Jag ber Dig vänligen svara på nedanstående frågor angående ISPS-koden samt returnera enkäten till mig per e-post. Alla tilläggs kommentarer är mycket önskvärda. Att svara på enkäten tar 5 minuter. **Dina svar är konfidentiella och jag använder dem endast i mitt slutarbete.***

När du svarat på enkätens frågor, spara enkäten och returnera den per e-post till mig patrik.raiha@novia.fi.

Tack på förhand!

Patrik

ISPS-KODEN

ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security) är en del av SOLAS (Safety of Life at Sea) och är en föreskrift som har för avsikt att förbättra säkerheten ombord på fartyg och i hamnar mot utomstående hot ss. terrorist attacker. Föreskriften är gjord efter attacken mot World Trade Center 911.

Bakgrundsfrågor:

- | | | | |
|--|---|-------------------------------------|---|
| 1) Du jobbar på ett: | Passagerarfartyg <input type="checkbox"/> | Lastfartyg <input type="checkbox"/> | |
| 2) Kör Ert fartyg endast inom Europa för tillfället? | Ja <input type="checkbox"/> | Nej <input type="checkbox"/> | |
| 3) Din arbetsuppgift? | Befäl <input type="checkbox"/> | Manskap <input type="checkbox"/> | dessutom SSO (Ship Security Officer) <input type="checkbox"/> |
| 4) Hur länge har Du arbetat till sjöss? | under 5 år <input type="checkbox"/> | 5-10 år <input type="checkbox"/> | över 10 år <input type="checkbox"/> |

Kryssa i-frågorna 1-38 är på sida 2 och 3.

Din uppfattning om ISPS-koden allmänt: Vänligen ta ställning till nedanstående påståenden

i en skala på 1-5, där

1= Jag är **INTE** av samma åsikt

3= Kan inte säga/Vet inte

5= Jag är **HELT** av samma åsikt.

	1	2	3	4	5
1. Jag känner till ISPS-koden och vilka direktiv den medfört.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Det finns risk för terroristdåd på vårt fartyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Det skulle vara enkelt att göra ett angrepp mot vårt fartyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Det skulle vara lätt för någon utomstående att få tillräcklig information om vårt fartyg, som kunde utnyttjas fel och som kunde leda till en hotande situation.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. ISPS-koden borde ge strängare direktiv för att minimera chanserna för ett möjligt angrepp mot fartyg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Vårt fartyg har varit utsatt för ett terrorist dåd/något slag av motsvarande hot eller angrepp.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. ISPS-kodens direktiv är allmänt sett är tillräckliga.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. ISPS-koden är nödvändig inom Norden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. ISPS-koden är nödvändig inom Europa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. ISPS-koden borde vara skild för Östersjö trafiken än för övrig Europeisk trafik.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. ISPS-koden borde vara skild för Europeisk trafik än för övrig världstrafik.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Hamnområdena i Norden är säkrare nu än tidigare tack vare ISPS-koden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Hamnområdena i Europa är säkrare nu än tidigare tack vare ISPS-koden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Hamnområdena utanför Europa är säkrare nu än tidigare tack vare ISPS-koden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Det har uppstått nya problem med att ta sig in/ut ur hamnoråden p.g.a. ISPS-koden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Det har uppstått nya problem t.ex. vid lastning/lossning p.g.a. koden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. ISPS-koden är nödvändig på vårt fartyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. ISPS-koden är allmänt sett bra.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Det var bättre och smidigare att arbeta på fartyg innan ISPS-koden trädde i kraft.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Något borde definitivt ändras på i ISPS-koden. Om du anser så, i så fall vad? (fri text):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21. Tilläggskommentar, (fri text):

Arbetsbördan och ISPS-koden: Vänligen ta ställning till nedanstående påståenden

i en skala 1-5, där

1= Jag är **INTE** av samma åsikt

3= Kan inte säga/Vet inte

5= Jag är **HELT** av samma åsikt.

	1	2	3	4	5
22. ISPS-koden har medfört ändrade arbetsuppgifter för besättningen på vårt fartyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. ISPS-koden har medfört mera arbetsuppgifter för besättningen på vårt fartyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Besättningen har fått tillräckligt träning/har tillräcklig kompetens för de nya arbetsuppgifter som krävs av ISPS-koden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Besättningen anser att det är viktig att följa ISPS-koden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Arbetsbördan har ökat märkbart p.g.a ISPS.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Det behövs mera personal för att ta hand om alla de uppgifter som ISPS-koden kräver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. Det har anställts ny personal på vårt fartyg till de uppgifter som ISPS-koden kräver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. Flagg-staten granskar att säkerhetspersonalen är tillräckligt på vårt fartyg.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. ISPS-koden inverkar på besättningens andra arbetsuppgifter negativt p.g.a. mera arbete.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. Jag gör alla de arbetsuppgifter ISPS-koden kräver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. Andra i besättningen gör alla de arbetsuppgifter ISPS-koden kräver.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. Jag gör inte vissa uppgifter som krävs av ISPS-koden, för att jag inte hinner med dem eller för att jag har andra "viktigare" arbetsuppgifter.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Jag gör inte vissa uppgifter som krävs av ISPS-koden, för att de känns onödiga.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Andra i besättningen lämnar vissa uppgifter ogjorda som krävs av ISPS-koden, för att de inte hinner med dem p.g.a. sina andra arbetsuppgifter.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Andra i besättningen lämnar vissa uppgifter ogjorda som krävs av ISPS-koden, för att de känns onödiga.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Andra i besättningen lämnar vissa saker ogjorda som krävs av ISPS-koden, för att de inte känner till dem.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Tilläggscommentar (fri text):					

BILAGA 2 KYSELYLOMAKE LOPPUTYÖTÄ VARTEN

Nimeni on Patrik Räihä ja käyn viimeistä vuotta Novian ammattikorkeakoulua. Työskentelen tällä hetkellä lopputyöni parissa saadakseni merikapteenin tutkinnon ensi kevääksi.

Lopputyöni käsittelee ISPS-koodia (International Ship and Port Security) ja sen vaikutusta työkuormaan laivoilla ja satamissa. Olen rajannut työni Euroopan sisäiseen liikenteeseen, vaikka sivuan lyhyesti myös liikennettä Euroopan ulkopuolella.

Pyydän Sinua ystävällisesti vastaamaan alla oleviin ISPS-koodin liittyviin kysymyksiin ja palauttamaan lomakkeen täytettynä minulle sähköpostitse. Kaikki lisäkommentit kysymyksiin ovat erittäin toivottuja. Kyselyn vastaaminen kestää noin viisi minuuttia. **Antamasi vastaukset ovat luottamuksellisia, enkä käytä niitä muussa yhteydessä kuin lopputyössäni.**

Kun olet vastannut lomakkeessa esitettyihin kysymyksiin, ystävällisesti tallenna lomake ja palauta se sähköpostitse minulle patrik.raiha@novia.fi.

Kiitos etukäteen!

Patrik

ISPS-KOODI

ISPS-koodi (International Ship and Port Facility Security) on osa SOLASsta (Safety of Life at Sea). ISPS-koodi on määräys turvallisuuden parantamiseksi laivoilla sekä satamissa, ulkopuolista uhkaa kuten terroristi iskuja vastaan. Määräys tehtiin meriliikenteelle World Trade Center 911 iskun jälkeen.

Taustakysymyksiä:

- | | | | |
|--|---|--|---|
| 1) Työskentelet: | Matkustajalaivalla <input type="checkbox"/> | Rahtilaivalla <input type="checkbox"/> | |
| 2) Toimiiko laivanne ainoastaan Euroopan vesillä?: | Kyllä <input type="checkbox"/> | Ei <input type="checkbox"/> | |
| 3) Työtehtäväsi?: | Päällystö <input type="checkbox"/> | Miehistö <input type="checkbox"/> | myös SSO (Ship Security Officer) <input type="checkbox"/> |
| 4) Kuinka kauan olet työskennellyt merellä?: | alle 5 vuotta <input type="checkbox"/> | 5-10 vuotta <input type="checkbox"/> | yli 10 <input type="checkbox"/> |

Rastiruutuun -kysymykset 1-38 ovat sivuilla 2 ja 3

Mielipiteesi ISPS-koodista: Ystävällisesti ota kantaa alla oleviin väittämiin

valitsemalla yhden vaihtoehdoista 1-5, jossa

- 1= Olen **TÄYSIN ERI** mieltä
 3= En osaa sanoa/En tiedä
 5= Olen **TÄYSIN SAMAA** mieltä.

	1	2	3	4	5
1. ISPS-koodi on minulle tuttu ja tiedän mitkä ohjeet siihen liittyy.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Terroristiuhan riski on olemassa laivallamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Olisi helppoa tehdä hyökkäys laivaamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Asiattomilla on helppoa hankkia laivastamme tarvittavat tiedot laivastamme, joita käyttämällä voisivat aiheuttaa vaaratilanteen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. ISPS-koodi pitäisi antaa ankarammat toimintaohjeet uhkatilanteiden minimoimiseen laivoilla.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Laivamme on ollut terroristiuhan tai vastaavan uhan kohteena.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. ISPS-koodin määräykset ovat yleisesti katsottuna riittävät.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. ISPS-koodi on tarpeellinen Pohjoismaissa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. ISPS-koodi on tarpeellinen Euroopassa.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. ISPS-koodin pitäisi olla eri Itämeri-liikenteelle kuin muulle Euroopan laivaliikenteelle.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. ISPS-koodin pitäisi olla eri Euroopan liikenteessä kuin Euroopan ulkopuolella.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Satama-alueet ovat Pohjoismaissa turvallisempia nyt kuin ennen ISPS-koodia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Satama-alueet ovat Euroopassa turvallisempia nyt kuin ennen ISPS-koodia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Satama-alueet ovat Euroopan ulkopuolella turvallisempia nyt kuin ennen ISPS-koodia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Uusia ongelmia on ilmennyt satamiin saapuessa/satamista lähtiessä ISPS-koodista johtuen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Uusia ongelmia on ilmennyt esim. lastaus/purku-tilanteissa ISPS:tä johtuen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. ISPS-koodi on tarpeellinen laivallamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. ISPS-koodi on yleisesti katsottuna hyvä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19. Oli helpompaa työskennellä laivoilla ennen kuin ISPS-koodi tuli voimaan.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Jotain pitäisi ehdottomasti muuttaa ISPS-koodissa. Jos olet sitä mieltä, niin mitä? (vapaa teksti):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

21. Lisäkommentteja (vapaa teksti):

ISPS-koodi ja siihen liittyvät työkuormat: Ystävällisesti ota kantaa alla oleviin väittämiin

valitsemalla yhden vaihtoehdoista 1-5, jossa

- 1= Olen **TÄYSIN ERI** mieltä
 3= En osaa sanoa/En tiedä
 5= Olen **TÄYSIN SAMAA** mieltä.

	1	2	3	4	5
22. ISPS-koodi on tuonut merkittävästi muuttuneita työtehtäviä miehistölle laivallamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
23. ISPS-koodi on tuonut lisää työtehtäviä miehistölle laivallamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Miehistö on saanut tarpeeksi koulutusta/heillä on tarpeellinen osaaminen ISPS-koodin vaatimille työtehtäville.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Miehistö pitää ISPS-koodin seuraamista tärkeänä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26. Työkuorma on lisääntynyt ISPS-koodista johtuen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Tarvitaan enemmän henkilökuntaa hoitamaan kaikki ne tehtävät, joita ISPS-koodi vaatii.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. Laivallamme on lisätty henkilökuntaa hoitamaan niitä tehtäviä, jotka ISPS-koodi vaatii.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
29. Lippuvaltio tarkastaa, että turvallisuusmiehistö on riittävä laivallamme.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. ISPS-koodi vaikuttaa miehistön toisiin tehtäviin negatiivisesti, lisätyötehtävien takia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. Teen kaikki minulle osoitetut ISPS-koodin vaatimat työt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
32. Muut miehistön jäsenet tekevät kaikki heille osoitetut ISPS-koodin vaatimat työtehtävät.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33. Jätän tekemättä joitakin ISPS-koodin vaatimia työtehtäviä, koska en ehdi tai koska minulla on muita "tärkeimpiä" työtehtäviä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Jätän tekemättä joitakin ISPS-koodin vaatimia työtehtäviä, koska tuntuvat turhilta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
35. Muut miehistön jäsenet jättävät jotkut ISPS-koodin vaatimat työtehtävät tekemättä, koska he eivät ehdi muiden työtehtävien takia.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
36. Muut miehistön jäsenet jättävät jotkut ISPS-koodin vaatimat työtehtävät tekemättä, koska heidän mielestään ne tuntuvat turhilta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
37. Muut miehistön jäsenet jättävät jotkut ISPS-koodin vaatimat työtehtävät tekemättä, koska he eivät tiedä niistä.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38. Lisäkommenteja (vapaa teksti):					